L. PETIT

PORTO DI VENEZIA

Estratto dal Vol. I. - Fasc. 1. - Anno XXVIII dell'*Ateneo Veneto*

(Gennaio-Febbraio 1905)

VENEZIA

Tip. Orfanotrofio di A. Pellizzato

1905

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1132

All' Ill.mo Sig.r Generale Bigotti
p. Deferenza ed omaggio
Luciano Petit

L. PETIT

PORTO DI VENEZIA

Estratto dal Vol. I. - Fasc. 1. - Anno XXVIII dell'*Ateneo Veneto*

(Gennaio-Febbraio 1905)

VENEZIA

Tip. Orfanotrofio di A. Pellizzato

1905

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Dopo quanto fu detto e scritto su questo interessantissimo argomento da persone competentissime, è con una certa trepidazione che mi accingo nuovamente ad intrattenermi di questo nostro porto, temendo che la mia parola non corrisponda al mio profondo convincimento e non riesca perciò così eloquente come sarebbe il mio desiderio. A questa mia deficienza vi prego di supplire coll' accordarmi fin d' ora la vostra cortese tolleranza.

Mosso da un solo ideale, quello di contribuire in parte a risolvere il problema complicatissimo in ogni luogo; ma ben di più per questa Città marittima del tutto diversa dalle altre, e poichè mi sono già imbarcato per questo viaggio di studi non scevro di difficoltà, non posso abbandonare l' opera mia iniziata già quattr' anni or sono, senza venir meno ad un' obbligo morale verso me stesso ed il pubblico che gentilmente mi ascolta.

E poichè questo Ateneo Veneto ha preso e prende tanto interessamento in una questione così vitale per l' avvenire commerciale e marittimo di questo porto promuo-

vendo ed accogliendo sotto ogni forma l'espressione di qualsiasi concetto o studio tendente ad apportare luce sul nuovo indirizzo da seguire, ho creduto approfittare di questa cortese condiscendenza che è titolo di onore per la Presidenza a cui debbo la mia gratitudine.

Molto ho scritto fin'ora e l'ultima volta, lessi in quest'aula una mia memoria sullo stesso argomento, memoria molto sintetica e quindi deficiente, specialmente in quella parte di massime che avrebbe dovuto servire di introduzione. A tale deficienza supplisco ora esponendo alcuni principi di massima, dei quali non credo si possa derogare per risolvere il problema portuale di Venezia, essendo da per sè stessi la traccia di un indirizzo entro il quale debba essere tracciato qualsiasi progetto.

Questi concetti fondamentali cui mi sono attenuto sono i seguenti:

1. — Le opere portuarie in Venezia, in qualunque punto vengano eseguite, debbono in modo assoluto rispettare l'incolumità lagunare, e non arrecare impedimento al corso e naturale direzione delle acque, sia attraverso i canali interni della Città, sia per mezzo dei canali maggiori esistenti all'esterno di essa, e che convergono al suo porto naturale, quello del Lido, o da questo si diramano a forma di ventaglio verso la terraferma.

2. — Un porto moderno si avvicinerà tanto più all'ideale economico e commerciale, quanto esso penetrerà e si avvicinerà ai mercati di consumo, diminuendo il percorso ferroviario, e le spese che in qualunque modo possono gravare sulle merci.

3. — Gli interessi preponderanti, da tenersi a calcolo, debbono in via assoluta essere tutti a vantaggio del consumatore, e del fornitore della merce, in modo che gl'intermediari, se necessari, abbiano ad esplicare la loro azione a vantaggio generale, anzichè esclusivamente proprio.

Questi concetti di massima, traggono con sè una infinità di conseguenze logiche, alle quali, Venezia non può sottrarsi senza subirne danno.

Mi limito a richiamare l' attenzione del pubblico su questi tre importanti capisaldi, non consentendomi questo riassunto sintetico, una più estesa disquisizione del grave problema, che del resto e come ripeto si completa colla scorta di quanto ho scritto in proposito dal 1900 in poi.

Il primo requisito che deve avere il porto di Venezia, è quello di non compromettere l' incolumità della laguna e della Città stessa, che sorge in mezzo ad essa equidistante quasi, fra il porto di Lido e la terraferma.

Per rendere ben chiaro questo concetto e trarne tutte le conseguenze necessarie ad una critica obbiettiva, occorre spiegare la funzione delle maree, e relative correnti; — Riassumere qui brevemente le leggi fisiche ed idrauliche che regolano tali funzioni esorbita ed oltrepassa i ristretti confini impostimi, per cui forzatamente sono costretto ad accennare soltanto a quella parte più evidente, e che direttamente ha immediato rapporto col problema.

Venezia è situata in quella parte della vastissima laguna, che ha alimentazione dal porto di Lido, e le maree, che entrano ed escono da questa bocca, fanno risentire la loro influenza diretta su tutto lo specchio d' acqua, in mezzo al quale essa giace e che si estende all' estremo limite Nord da una parte, e fino allo spartiacque a mezzodì, situato nelle vicinanze di S. Clemente, e delimitato da una retta, che divide questo bacino da quello di Malamocco, la quale da S. Clemente raggiunge la terraferma a mezzogiorno di Fusina.

Colla marea crescente, le acque che entrano dal predetto porto del Lido, invadono questo bacino nel termine di 6 ore, diramandosi, prima per mezzo dei vari canali principali, poi per mezzo dei sencondari, fino a raggiungere l' altezza delle paludi, quindi continuando l'invasione e sormontati questi ultimi, si estendono sulla laguna co-

prendone tutta la superficie. Questa invasione periodica. che avviene due volte al giorno, alimentata dalla bocca del porto larga 900 metri, procede per ramificazioni a guisa di un' albero gigantesco il di cui tronco è il canale formato dalle due dighe del porto; i rami principali ed arterie, i canali di S. Marco, dei Marani e di Treporti; i rami secondari, i quali sono i canali alimentati dai primi, e finalmente, i rami o canali minori più numerosi e dei quali è più ricca la laguna superiore, in rapporto alla distanza delle sue sorgenti di alimentazione: ed è per questo fatto, che col decrescere delle acque, queste cominciano per affluire libere in direzione dell' uscita seguendo la via più diretta, e concentrica, quindi scoperte che sieno le paludi, le acque rimanenti per mezzo dei Ghebbi, alimentano i canali minori i quali poi, si riuniscono man mano che si avvicinano alla foce, formando canali più importanti i quali infine si riuniscono nei tre principali per congiungersi tutti all' uscita fra le dighe e ritornare al mare.

Si può paragonare questo movimento regolare, senza tregua, a quello di un vasto polmone.

Questa funzione delicata, e che per forza di abitudine non ferma, come dovrebbe, la nostra attenzione, non deve in alcun modo venire ostacolata, dipendendo da essa la ragione dell' esistenza della Città stessa.

Venezia occupa una superficie di laguna situata fra la terraferma ed il porto di Lido, le maree che entrano od escono debbono forzatamente attraversarla, circuirla ed oltrepassarla per ricongiungersi e riempire il bacino interposto fra essa e la terraferma o per ritornare al mare.

Sopprimendo lo specchio d' acqua che intercede fra Venezia e la terraferma, da Fusina a Campalto, è evidente, che la funzione delle maree si arresterà al limite esterno della Città; la laguna morta, quella che comunemente s' in-n' oltra fra le barene, si avvicinerà alla Città; le correnti che ora proseguono per il Canale Grande, per quello della

Giudecca ed altri, non avendo più campo da espandersi si arresteranno; tutto il funzionamento respiratorio cesserà, e nessun rimedio salverà l' ammalata. Questo ho accennato come un' esempio, perciò ho esagerato.

Se invece di questa supposta soppressione, noi, con opere d' arte vogliamo occupare parte di questo specchio d'acqua che ancora ci rimane verso la terraferma, veniamo a diminuire la sua superficie con danno del suo funzionamento, turbando l' armonica proporzione esistente fra le varie parti della laguna o relative masse d' acqua necessarie per mantenere l' equilibrio fra le due forze di assorbimento, o richiamo delle acque sia verso la terraferma, che verso il mare.

In questo caso avremo un funzionamento o respirazione insufficiente.

Infine se noi frapponiamo ostacoli alle correnti, tali da deviare il loro corso naturale concentrico verso il porto, o di espansione verso la terraferma, per quanto nella sostanza ed apparentemente sia limitata in superficie l' occupazione lagunare, noi avremo ciò nonostante e per tal fatto, turbato le leggi fisiche e naturali, causando l' anemia, ove prima vi era moto e vita. La vittima ? Venezia ! ! . . .

Gli studiosi della laguna debbono pure tener presente, che la vasta superficie di essa alimentata dal porto di Lido è divisa in due parti distinte, quella a Nord della Città, le di cui arterie principali sono ; il canale di Treporti e quello dei Marani, e quella al Sud che funziona per mezzo dei grandi canali di S. Marco e Giudecca, e canale Orfano o di grande navigazione ; precisamente come i polmoni, ora perchè questi due organi possano funzionare regolarmente, è necessario che vi sia equilibrio nella potenza di aspirazione, (marea crescente) e di emissione (marea decrescente) essendo queste due parti quasi indipendenti, perchè divise dalla terraferma fino al Lido, quasi senza

interruzione, dal ponte ferroviario e dalla Città fino all' estremo limite di Sant' Elena.

Quella di queste due parti che avrà minori ostacoli sarà più attiva e più sana, il suo funzionamento sarà più regolare, quell' altra invece meno attiva soffrirà di consunzione, cioè, si presterà a più rapidi interrimenti.

Questo fenomeno, molto naturale del resto, si riscontra appunto, ai due lati della nostra Città; verso Sud, linea S. Clemente-Fusina, la laguna è libera d' impedimenti, l' acqua entra ed esce con una certa regolarità, e la sua manutenzione è facile, perchè in gran parte opera naturale delle maree; anzi da qualche tempo si osserva un miglioramento, lento si, ma continuo, dovuto alla incanalazione delle acque, fra le dighe del porto di Lido.

L' altra parte della laguna a Nord della Città, verso Murano, Burano e Saline di S. Felice, trovasi in condizioni meno liete per le difficoltà di alimentazione derivanti dal baluardo che ad essa fa argine ed ostacolo, cioè il litorale di S. Erasmo. Infatti; mentre il riempimento e vuotamento della laguna dovrebbe avvenire nello stesso periodo di tempo, tanto nel bacino a Nord che in quello a Sud della Città, si osserva un ritardo di venti minuti circa in danno della parte a Nord, ritardo causato dal suo imperfetto funzionamento. A questo grave inconveniente si ritiene di porre rimedio col restituire alla laguna tutta la superficie ora occupata dalle Saline di S. Felice appena scadrà il contratto di concessione.

Volendo essere logici e coerenti, e se abbiamo una zona di laguna, quella che bagna Venezia a mezzogiorno, fino allo spartiacque verso Malamocco, la quale si trova per circostanze naturali e per opere saggiamente ideate e compiute, in buone condizioni; non comprendo come vi sieno persone d' ingegno e Veneziani i quali possano concepire e proporre progetti di ampliamento del porto proprio in mezzo a quella laguna libera, intercettando e deviando il corso naturale e secolare delle sue acque.

Non basta affermare e dimostrare che vi sarà compensazione di superficie lagunare e di massa d' acqua, è necessario altresì non creare argini o baluardi, quali sono i moli sporgenti di un porto, tanto più quando la loro orientazione, anzichè seguire l' asse della corrente, sia normale ad essa.

Questo osservo a quanti vogliano in un modo o nell' altro separare mediante poderosi ostacoli la laguna superiore dall' altra più vicina al mare, obbligando le acque a prendere un giro vizioso, più lungo, contrario ad ogni legge fisica e naturale, e parte delle quali possono influire sullo spartiacque a danno del porto di Lido e della Città. Escludiamo dunque qualsiasi genere di sbarramenti in laguna.

***

Il secondo concetto di massima da tenersi presente nella scelta di una località per un porto moderno, accennato in principio, è quello che tende ad internare la nave verso i centri di consumo, anzichè prolungare le ferrovie verso il mare.

Questo principio ormai accettato da tutti gli Stati marittimi e tradotto in pratica ovunque vi sieno fiumi o canali navigabili, non può essere impunemente trascurato a Venezia. Gli interessi locali hanno un gran peso ; ma è anche vero che gli interessi generali, più vasti, e che nel movimento economico e commerciale influiscono in modo preponderante nella scelta della loro base d' operazione, debbono essere tenuti in conto nella proporzione della stessa influenza che possono avere sullo sviluppo del nostro porto. Le regioni interne che noi vogliamo conquistare come clientela e contendere ai porti rivali, giudicheranno esclusivamente circa la scelta del porto di

rifornimento a seconda che questo offra maggiori o minori vantaggi economici.

Un porto moderno, come tutti vogliamo, deve soddisfare alle esigenze del maggior interessato (consumatore) e non ad idealità poetiche od interessi locali non scevri di egoismo.

Colla rettorica, o col tentare di far rivivere un passato glorioso, non si risolve il problema; occorre freddezza calcolatrice e saper sacrificare i propri ideali per non rimanere indietro nella evoluzione e trasformazione imposta da una nuova civiltà che ha per leva il denaro.

Scienze economiche, lavoro, industrie, commercio, agricoltura, comunicazioni marittime e terrestri, sono fattori indispensabili di civiltà e progresso. L'ideale di uno Stato moderno è la ricchezza del proprio paese ed una buona finanza. Questo concetto era tenuto in alta estimazione anche dalle Repubbliche italiane - Venezia - Genova - Firenze -, e credo che in quei tempi di loro floridezza, si era più pratici di oggi, si discuteva meno, si operava di più e le fantasticherie di poeti e sognatori non invadevano il campo pratico riservato a coloro che si occupavano di arricchire il proprio paese.

Un porto lungo il lato meridionale della Giudecca o situato nello specchio d'acqua attiguo è troppo lontano rispetto ai clienti della terraferma, si dovrebbero prolungare le opere ferroviarie di alcuni chilometri in più, con aggravio di spesa per la loro costruzione, e pel trasporto delle merci, coll'aggravante del danno alla laguna prodotto dai numerosi ponti di congiunzione.

***

Perchè i porti moderni non possono rassomigliare a quelli d'una volta?

Non occorre consultare la storia antica per rammentare a voi egregi Signori i mezzi di comunicazione esistenti fra Stato e Stato e fra i diversi continenti, ben diversi di quelli disponibili ai tempi nostri. L' evoluzione nei mezzi di comunicazione data dal 1820 epoca dall' applicazione delle macchine a vapore.

La trasformazione procedette rapida, vertiginosa. Dalle diligenze a cavalli, in meno di un secolo, siamo giunti ai treni direttissimi che divorano lo spazio compiendo 100 chilometri all'ora. Dalle navi a vela, e nello stesso periodo di tempo, siamo passati ai transatlantici colossali che filano colla rapidità di 45 chilometri all' ora.

In meno di un secolo, gli Stati Uniti d' America, da quantità trascurabile, contendono il primato per ricchezza, attività, produzione d' ogni genere, popolazione ecc. alla vecchia Europa.

Le Indie forniscono materie prime in quantità considerevole per la trasformazione industriale e concorrono col prodotto del suolo ad alimentare l' Europa. L' Argentina produce ed esporta grano in quantità. L' Africa è aperta alla civiltà ; l' estremo Oriente è in diretta e rapida comunicazione coll' Europa. L' Australia si afferma come potenza produttrice. L' Europa, la più popolata in proporzione della sua superficie, fa maggior affidamento sul prodotto delle sue industrie che sull' agricoltura meno rimuneratrice ed insufficiente a sfamare la sua popolazione.

Fino a cent' anni addietro le sole merci di valore e poco voluminose transitavano i mari e varcavano i confini degli Stati. L' America non esportava grani, ne petrolio, ne cotoni, carni e prodotti metallurgici.

Il trasporto del carbon fossile, (milioni di tonnellate) non esisteva, la merce emigranti non aveva importanza, tutto è mutato, trasformato ; la proporzione del movimento generale delle merci e persone è dieci volte centuplicata, gli scambi e gli approvvigionamenti si operavano fra determinati porti e determinate regioni ; ma l' espansione

del movimento, la penetrazione della merce era difficile, costosa, e quindi limitata alle merci di maggior valore in minor volume. I consumatori erano per la maggior parte abitanti delle grandi città ed il monopolio del traffico era quasi esclusivo ai maggiori centri marittimi, nei quali esistevano i depositi ove accorrevano forzatamente gli acquirenti dell' interno per provvedersi.

Ecco le ragioni per cui, i porti furono costruiti a contatto delle città di mare, il più vicino possibile, rappresentando esse il punto d' arrivo, di depositi, di smercio ed in gran parte anche di consumo.

Osservate Marsiglia, Genova, Trieste, porti tipici nel mediterraneo, costruiti secondo le esigenze di quei tempi; corrispondono essi alla loro missione moderna? o non si trovano forse in istato d' inferiorità di fronte alle città marittime poste sui fiumi o canali navigabili?

La città stessa che li contorna, quando, come a Genova, non sia una catena di montagne che separa il porto come un' argine alla penetrazione interna nel continente, non è forse un ostacolo all' espansione stessa del movimento commerciale?

Cosa fecero e cosa fanno in quei porti per rimediare all' inconveniente?

Marsiglia estese il porto verso ponente fuori dell' abitato.

Trieste fece lo stesso onde superare l' ostacolo della Città, prima verso ponente, ed ora verso la valle di Muggia, non tenendo conto della distanza, appunto per l' importanza assunta dal commercio di transito che è il più importanté ed assume sempre più vaste proporzioni.

Genova si dibatte, lotta contro la natura, l' appennino si oppone ed occorre forarlo in vari punti e forse, costretti dalla necessità, i Genovesi si decideranno a scavare nel Bisagno a Levante della Città, un canale accessibile dal mare, penetrante nella valle, ove le navi avranno più

facile e diretta comunicazione colla ferrovia; idea sorta nella mente di Napoleone 1°.

Venezia per la sua felice ed invidiabile posizione e conformazione, per la sua laguna riparata da quella diga colossale che è il Lido, la quale protegge il miglior ancoraggio che esista al mondo; è porto nello stesso tempo ovunque i canali permettono alle navi di inoltrarsi, non occorre crearlo, basta sistemarlo, accrescere la sua potenza navigabile e dotarlo degli arredamenti moderni, (canali, banchine, magazzeni, gru). Questo porto esiste in embrione ovunque vi sia laguna, la penetrazione è facile, basta scavare; la terraferma è vicina, piana, senza ostacoli di dislivello da superare e noi ci vogliamo arrestare, non abbiamo il coraggio di avanzare, si teme il piccolo danno locale e gli si da prevalenza sul vantaggio generale incomparabilmente più grandioso.

Non si considera che ragginnta la terraferma, Padova potrà allacciarsi al porto mediante un tronco ferroviario; che la Società Veneta delle ferrovie potrà pure avere un allacciamento proprio, indipendente dalla Rete Adriatica e dall' unico ponte ferroviario che congiunge la terraferma con Venezia; che la Valsugana darà maggior efficacia al progettato nuovo bacino in terraferma, quanto più questo potrà internarsi infra terra.

Non si comprende, o non lo si vuole, che il porto di Venezia, in Venezia e per Venezia è una cosa e che quella parte di esso che ha altra missione, quella del transito è cosa differente. — Che il nuovo bacino liberando la Marittima da un soverchio agglomeramento crescerà la potenzialità di quest' ultima col permettere l' erezione sul molo di ponente di una fila di vasti magazzini dei quali siamo deficienti per non dire privi; eppure non v'è altra logica soluzione essa s'imporrà pel bene di Venezia.

Quella frase attorno la quale si raccolgono gli avversari del progetto ormai battezzato dei « Bottenighi », cioè

il porto di Venezia deve essere in Venezia, è buona per impressionare, ma tecnicamente non ha valore alcuno, essa solletica l'amor proprio e null'altro; i clienti della Lombardia, della Svizzera e speriamo anche quelli del Tirolo e della Baviera, oltre a quelli delle provincie più vicine già acquisiti, sono e rimarranno indifferenti a questa nostra ispirazione, essi non conoscono che l'aritmetica per stabilire i confronti ed optare per uno piuttosto che un'altro porto.

Tanto nelle piccole come nelle maggiori eventualità in cui un nuovo indirizzo deve sostituire uno antico, quello che costa è il primo passo, è insomma la risolutezza di una decisione virile che si rende necessaria. Sarà doloroso abbandonare la tradizione e certe affezioni locali; ma il progresso esige il sacrificio, impone l'evoluzione, perchè, come ho dimostrato, l'orientazione economica è mutata, ne possiamo contenerla a vantaggio dei nostri esclusivi ideali.

Quella terraferma da noi sempre considerata con diffidenza per secoli, finchè Venezia viveva esclusivamente dal mare e sul mare e colle lontane regioni colle quali essa si trovava in rapporti commerciali, aveva un peso ben limitato in quei tempi in confronto di oggi sul traffico marittimo, potendo Venezia come emporio considerarsi neutra, indipendente, oggi invece nessun isolamento anche parziale è concepibile; commercialmente si deve ritenere come parte del continente, l'interesse locale sparisce e si immedesima con quello della Nazione.

Dove vi è laguna, dove vi è riparo, vi può essere porto, qualunque sia la località ove sorga sarà sempre il porto di Venezia in Venezia, quando venga costruito in quella parte di laguna in cui giace la Città.

In antico il porto di Venezia era nel bacino S. Marco, poi fu alla Giudecca, ora alla Stazione Marittima. Una tendenza, una forza di circostanze forse non avvertita, tende a spostare il porto sempre più verso la terraferma.

Si teme che i comuni limitrofi abbiano a risentire eccessivi benefici e si cerca di dimostrare che l'aumentata ricchezza sarà tutta a danno di Venezia. Ecco a quali espedienti ristretti si afferrano gli avversari, mentre i gravi problemi lagunari e della conservazione della Citta, oltre a quelli dell'espansione commerciale, sono trascurati, pur di avere la soddisfazione di poter ammirare gli alberi ed i fumajuoli dalla Piazza S. Marco, fuori della quale i Veneziani credono di non poter vivere e far parte del consorzio Civile.

Si ricorre spesso e volentieri a citazioni di pareri e studi fatti da valentuomini vissuti in tempi in cui il carro e la nave a vela erano i soli mezzi di trasporto e non si aveva idea dei mezzi effossori e di trazione moderna.

Ebbene, io dico che ciò equivale a mancare di rispetto a quelle degne persone, perchè, se colla loro intelligenza, ingegno e studi potessero rivivere con noi, ritengo che le loro idee e concezioni, sorpasserebbero in arditezza le nostre modeste aspirazioni. Lasciamoli dunque in pace, riverenti e grati per quanto fecero.

Coloro che sostengono doversi ampliare il porto nelle adiacenze immediate della Città, comprendono che lo sviluppo commerciale marittimo presagito, a breve scadenza raddoppierà almeno in dieci anni il movimento delle merci e del naviglio; sanno benissimo che Venezia non può contenere una popolazione di molto superiore dell'attuale, che la vita economica, alimentazione e fitti, sono elevatissimi, che tutto ciò influisce ed influirà maggiormente, sul rincaro della mano d' opera; non ignorano che le condizioni igieniche della Città lasciano in taluni punti a desiderare e che accumulare edifici su di una superficie limitata è contrario ad ogni principio moderno. Ebbene codesti Signori a cui l' ingegno non fa difetto, nè la buona volontà ed amor patrio; non hanno saputo escogitare se non progetti o proposte inattuabili per la loro eccentricità, per non dire pel loro umorismo . . . Figuratevi se è

pratico affermare o proporre ai lavoratori del porto di andare ad abitare Murano, o peggio ancora a Sant'Erasmo?

Che ne dite della proposta fatta di allargare il Rio di S. Fosca onde avere comunicazioni dirette e navigabili con vaporetti tra Murano ed il centro della Città per poi proseguire dietro l'isola della Giudecca? poveri operai! esser costretti ogni giorno a percorrere parecchi chilometri in andata ed altrettanti al ritorno, null'altro che per la soddisfazione di poter dire siamo nati nella Laguna ed altra vita non conosciamo oltre ai suoi confini!

Venezia ha il suo porto che si estende dal bacino di S. Marco alla stazione Marittima e questo porto non corrisponde agli scopi cui deve servire; è insufficiente, perchè le merci povere ed ingombranti, quelle che non interessano direttamente la clientela della Città, hanno accaparrato ed intralciato le sue funzioni; deve servire per gli usi locali, per le merci ricche e per offrire ogni comodità ai piroscafi postali e commerciali che approdano regolarmente.

Deve essere dotato di magazzeni ampi ed in numero sufficiente per ripartire e custodire convenientemente le merci; perciò sbarazzare la Marittima da ogni inutile ingombro significa ampliare il porto di Venezia in Venezia.

Questa sistemazione non si potrà ottenere efficacemente se non si provvede anche all'ampliamento del porto, perchè, lo ripeto, accentrare soverchiamente in poco spazio tutta l'intensità del movimento è un errore.

Molti, nei loro progetti, per quanto geniali, poco pratici e soverchiamente costosi, hanno una preoccupazione non giustificata da alcuna necessità tecnica, quella cioè di allacciare le opere portuarie da loro ideate al porto di Malamocco mediante grandi canali rettilinei, dimenticando che con una spesa di molto inferiore si potranno completare le opere del Lido e rettificare i canali esistenti ottenendo minor percorso.

Nessuno che io mi sappia, si occupa della parte finanziaria, anzi lessi in un memoriale, che la spesa non deve preoccupare.

***

Esaminiamo ora brevemente il terzo dato del problema che mi sono imposto di svolgere.

Esso ha molti punti di contatto col secondo e ciò mi dispensa da ripetizioni inutili; parlerò degli intermediari, cioè delle cause contribuenti ad aumentare il prezzo delle merci.

Per intermediari non intendo parlare di quelle persone indispensabili nei rapporti fra caricatore e consumatore, agenti, spedizionieri, ricevitori, commissionati ecc. Questa benemerita classe di lavoratori è e sarà sempre vincolata dalle maggiori o minori comodità locali; essa, nella lotta di concorrenza si trova in presenza di esigenze d'ogni genere, di tariffe elevate, di spese di trasbordo, di danni per controstallie, di spese per magazzinaggio e sopra tutto per quelle eccessive della mano d'opera.

Gli armatori alla lor volta, non trovano la convenienza di sobbarcarsi a tante spese e perdita di tempo, quando con noli maggiori possono scegliere altro indirizzo più rimunerativo, quindi le sole linee sovvenzionate, o quelle che per la loro potenzialità assorbente o per protezioni d'altro genere hanno interesse a far concorrenza, affluiscono a Venezia.

Si devono quindi diminuire le spese, evitare i trasbordi e le manipolazioni delle merci, ottenere tariffe basse nelle spese di carico e scarico, e fra le spese si deve pur comprendere quella del trasporto in ferrovia; poichè se è vero che una facilitazione nelle tariffe ferroviarie può essere efficace, quella è un'arma che può essere invocata da altri porti Nazionali ed Esteri mentre un minor percorso ferroviario è un dato di fatto sicuro e che influisce direttamente e

continuamente ; avrà poca importanza per le merci di valore ; ma ne ha molta per quelle povere e di gran volume.

La mano d' opera non può essere a buon mercato in una Città come Venezia ove i fitti e la vita costano molto, ed un maggior traffico essendo causa diretta di aumento di popolazione porterà per conseguenza un' ulteriore aumento nei prezzi dei fitti dei viveri e della mano d'opera, tutte cause d' inferiorità nella concorrenza.

Venezia non ha sobborghi nè mezzi di espansione nelle sue immediate adiacenze occupate dalla Laguna. Non si presta certamente ad una trasformazione moderna nel senso inteso dalle esigenze industriali, é una Città speciale, caratteristica, assolutamente artistica e che tale si deve conservare. La laguna, i suoi polmoni, pongono un limite alla sua espansione e questo, non si può oltrepassare senza danno e socombere.

Forse sarebbe possibile provvedere con espedienti momentanei, aumentando la sua potenzialità industriale nei confini ristretti della Giudecca, ma satura che sia quell' isola coll' occupazione delle aree ancora disponibili, ci troveremo da capo senza via d' uscita. Osservate Padova e Treviso vicinissime a noi, misurate la superficie dei terreni occupati per le loro industrie e poi ditemi se la Giudecca è sufficiente per Venezia, quando se ne voglia fare un gran porto di mare.

Sono dunque intermediari, non solo le persone che in causa della loro professione ed arte, lavorano e lucrano gravando la merce, ma lo sono pure tutte ie cause locali tendenti a rendere più costosa la merce al consumatore. Or non v' à dubbio che la scelta della località avrà influenza preponderante sul mercato e verso i clienti, essendo fuor di discussione che tutte le spese, la mano d' opera specialmente, saranno più elevate in un centro limitato ad ogni espansione come a Venezia, in confronto ad altra località ove per le minori esigenze sarà più facile fare dei prezzi di concorrenza, ed è in questo modo che prov-

vedendo agli interessi del consumatore aumenteranno la nostra clientela, il traffico e la ricchezza.

Non si commetta l' errore, per quanto possa trovar facile appiglio nelle menti abituate a considerare il lato superficiale e sentimentale delle cose, di ritenere dannoso per Venezia, ed esclusivamente vantaggioso per la terraferma, il fatto di avvicinare le navi a questa. Riflettete invece che in breve volgere di anni sorgerà sul confine della nostra laguna una nuova Città ; una seconda Venezia, riunita alla prima per comunità d' interessi, che potrà espandersi senza alcun limite e svolgere liberamente la sua attività senza turbare colle sue officine, i suoi rumori, la tranquillità, serenità e poesia delle nostre lagune variando il carattere dellà Città stessa, la quale non può essere nè sarà mai una moderna Babilonia irta di fumajuoli di fabbriche e di tutto quanto occorre per trasformarla alle esigenze della morderna civiltà del lavoro.

I due centri invece si completeranno a vicenda ; qui l' arte, la poesia e la ricchezza derivante dal movimento dei forestieri, dalle stazioni climatiche, dalle industrie gentili ed artistiche e da quella gran parte del commercio marittimo che qui deve conservare la sua sede ; là invece a poca distanza, il movimento maggiore, il lavoro grandioso non ostacolato da inceppamento, svolgentesi libero da ogni imposizione di estetica e di riguardi cagionati dalla sua incompatibilità verso l' antica Regina dell' Adriatico.

In questo modo si tuteleranno gl' interessi propri, e quelli generali.

Osservate quanto spazio occupano a Trieste le case operaie costruite sul pendio del colle che divide la Città dal golfo di Muggia, là proprio al disopra del Cantiere di S. Marco, e ditemi se a Venezia, avvi spazio per provvedere ad un' ulteriore espansione edilizia.

Oh ! quante altre considerazioni, mi si affacciano alla mente, e non espongo, per il timore di tediarvi e di stancare la vostra pazienza . . .

Riassumendo, mi pare, che la conclusione debba riuscire facile e logica, chiedendo semplicemente ai miei oppositori: I vostri progetti corrispondono ai requisiti necessari per un porto moderno nelle condizioni speciali in cui si trova Venezia?

A questa domanda chiedo di essere dispensato dal rispondere, lasciando alla vostra sagacia ed intelligenza ogni giudizio.

Prima di finire tengo a dichiarare che il bacino dei Bottenigi non costituisce uno sbarramento nelle barene al corso naturale delle acque, essendo noto invece che esso aprirebbe la diretta comunicazione, alle maree che vi accederanno in maggior copia.

Un bacino di 600 metri largo 200 con uno sviluppo di 1400 metri è più che sufficiente; la scelta della località permetterebbe la creazione di altri bacini paralleli e coll' apertura dell' ingresso rivolto verso la laguna.

Approvato il piano regolatore di massima si costruirebbero le banchine mano a mano che le esigenze lo richiedessero.

Che un bacino di quelle dimensioni sia sufficiente per ora, lo dimostro anche col fatto, che nei progetti di Sylos per carboni od altri mezzi meccanici di scarico erano richiesti soltanto 300 metri di banchina per intensificare in quel poco spazio il doppio movimento di carboni di quello che al giorno d' oggi si scarica in Venezia.

Se vi è una cosa confortante si è che tutti ci preoccupiamo collo stesso amore e patriottismo per vedere rialzate le sorti di questa nostra Città.

In questi sentimenti ci sentiamo tutti riuniti e concordi ed auguro che nulla venga fatto, se non per la gloria e prosperità di Venezia, purchè si faccia presto.

Venezia, 5 Gennaio 1905.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15930
BIBLIOTECA
116269